mr. sc. **Renata Veličan**

ŽELJEZNIČKI MUZEJI – POSTOJANI ČUVARI ŽELJEZNIČKE BAŠTINE

1. Uvod

Baština kao naslijeđe i muzeji kao postojani čuvari baštine zajedno baštine vrijednosti koje preci ostavljaju potomcima. Baština i muzeji i pojmovno evoluiraju kroz vrijeme stvarajući temelje budućnosti. Baštinu kao naslijeđe koje vrijedi štiti i čuvati oblikuju povijesno-društvene prilike i kulturna svijesti društva, a rezultat je umjetničkoga i svekolikog djelovanja zajednice, njezine kreativnosti i inspiracije te mogućnosti njezina postojanja u određenome vremenu. Pojam kulturnog dobra pojavljuje se 1954. u Haškoj konvenciji za zaštitu kulturnih dobara u slučaju oružanoga sukoba, a sve do tada koristili su se pojmovi „spomenik" i „starina". UNESCO-ova Konvencija o zaštiti svjetske kulturne i prirodne baštine iz 1972. povezuje kulturnu i prirodnu baštinu i samoj baštini daje drugi, širi smisao i značaj. Razvijajući se kao civilizacijska tekovina društva, željeznica i sama stvara svjetsku kulturnu baštinu i pridonosi njezinoj različitosti. Željeznički muzeji, štiteći i čuvajući artefakte tehničke ljepote, među kojima posebno treba istaknuti parne lokomotive, memoriraju pomalo zaboravljena vremena, prizivajući u sjećanja ljepotu prolaznosti življenja. Željeznička kulturna baština kao i putovanje vlakom prirodnim ljepotama od artefakta do mentifakta nezaobilazna su civilizacijska i kulturna tekovina.

2. Muzeji i njihov društveni značaj

Što su muzeji? U Rječniku stranih riječi Bratoljuba Klaića iz 1985. nalazi se definicija da je muzej „ustanova koja u sebi usredotočuje zbirke proizvoda umjetnosti, predmeta historije, nauke, načina života i različitih grana tehnike, poljoprivrede i dr., raspoređene po određenom sistemu, u svrhu njihova čuvanja, zornog proučavanja i propagande znanja među širokim masama". [1]

Prema Etičkome kodeksu za muzeje, „muzej je neprofitna, trajna ustanova u službi društva i njegovog razvitka, otvorena za javnost, koja nabavlja, zaštićuje, istražuje, komunicira i izlaže u svrhu proučavanja, edukacije i uživanja, materijalno i nematerijalno svjedočenje o ljudima i njihovom okružju" [2]. Kodeks definira i kulturnu baštinu pod kojom podrazumijeva svaku „stvar ili koncept za koje se smatra da imaju estetski, povijesni, znanstveni ili duhovni značaj" [2].

Prema Zakonu o muzejima, u Republici Hrvatskoj „muzej je pravna osoba ili ustrojstvena jedinica pravne osobe (muzej u sastavu) koja obavlja muzejsku djelatnost u svrhu proučavanja, obrazovanja i uživanja u materijalnoj i nematerijalnoj baštini čovječanstva i njegova okoliša, u službi društva i njegova kulturnoga i gospodarskoga razvitka, otvorena za javnost". [3] U zakonskoj definiciji muzeja težište je na muzejskoj djelatnosti za koju isti zakon kaže da „obuhvaća poslove nabave muzejske građe, istraživanja, stručne i znanstvene obrade te njezine sistematizacije u zbirke, zatim trajne zaštite muzejske građe, muzejske dokumentacije i baštinskih lokaliteta i nalazišta u svrhu osiguranja dostupnosti, obrazovanja, tumačenja i predstavljanja javnosti muzejske građe kao kulturnoga materijalnog i nematerijalnog dobra te dijelova prirode". [3]

Navedene definicije upućuju na zaključke i daju odgovore na pitanja o smislu postojanja muzeja, o njihovoj ulozi i zadaći u društvu te o tome kakav bi trebao biti odnos društva i društvene zajednice prema muzejima i muzejskoj djelatnosti.

Kada je riječ o muzejima, težište treba staviti na muzejsku građu, muzejsku dokumentaciju i muzejske zbirke, jer to je ono što muzeje razlikuje od galerija. Muzeji nisu galerije, niti su galerije muzeji. Ali isto tako muzeji nisu zabavni parkovi, kao što niti zabava nije u fokusu djelovanja muzeja. Definicija muzeja vrlo jasno i točno definira ulogu, značaj i postojanje muzeja te iste veže uz baštinu, umjetnost, kulturu i znanost. Prema Zakonu o muzejima, pod pojmom „muzejska građa" podrazumijeva se „sva civilizacijska, kulturna materijalna i nematerijalna dobra i dijelovi prirode u muzeju koja su dio nacionalne i općeljudske baštine" [3]. Uz muzejsku građu kao kulturno dobro štiti se i muzejska dokumentacija, „sustavno izrađen, prikupljen, organiziran i pohranjen skup podataka koji je nastao tijekom procesa stručne obrade, zaštite i prezentacije svih muzejskih predmeta koji govore o njihovu stvaranju, svojstvima, povijesti, stjecanju, konzervaciji i prate sve ostale promjene od njihova ulaska u muzej." [3] Uz muzejsku građu i muzejsku dokumentaciju muzejska zbirka je ono što osobito razlikuje muzeje od galerija i što muzeje međusobno čini tako različitima, posebnima i drugačijima. Muzejska zbirka jest „skup inventariziranih muzejskih predmeta, sistematiziran i obrađen na stručan način, povezanih po jednoj ili više značajki kulturnih, prirodnih, povijesnih, znanstvenih ili umjetničkih vrijednosti." [3] Svakako treba istaknuti to kako je muzejski predmet temeljni osnovni element, konstitutivna jedinica svake muzejske zbirke. Da bi predmet postao muzejski predmet u smislu Zakona o muzejima, mora biti inventariziran, što znači da je „nakon istraživanja i obrade prepoznat kao predmet civilizacijskoga, kulturnoga, prirodnoga i povijesnoga značenja." [3]

3. Specifičnosti i značaj željezničkih muzeja

Jedna od osnovnih temeljnih funkcija muzeja jest prikupljanje, sabiranje muzejske građe i dokumentacije koja se prikuplja, sabire sukladno misiji i politici skupljanja, ali i djelatnosti i pripadnosti muzeja. Izvori su različiti i sigurno će tehnički muzeji imati posve drugačije temeljne izvore prikupljanja u odnosu na prirodoslovne.

Željeznički muzeji su specifični i posebni te pripadaju skupini tehničkih muzeja, a svoju građu u odnosu na druge tehničke muzeje prikupljaju, odnosno sabiru, iz vrlo specifičnoga izvora – željezničkoga sustava. I dok će tehnički muzeji kao muzejski predmet moći imati i lokomotivu, automobil, zrakoplov te razna plovila, željeznički muzeji kao specifični tehnički muzeji temeljit će se na sredstvima željezničkoga prometnog sustava. Željeznički prometni sustav sa svojim specifičnostima i posebnostima, kreativnost željezničkih inženjera i tehničara, njegova tehničko-tehnološka i financijska moć, rast i razvoj koji se ogleda kroz kvantitetu i kvalitetu infrastrukture i prometnih sredstava determinirat će i mogućnosti oblikovanja željezničkoga muzeja. Ne treba zaboraviti to da je željeznica u vrijeme nastanka bila jedan od najnaprednijih tehničkih sustava čovječanstva te da se kontinuirano razvijala u svim svojim segmentima i podsustavima. Upravo zbog toga muzejsku građu željezničkih muzeja čine brojni predmeti vezani uz željeznički sustav iz kojih je vidljiv i tehnički i tehnološki stupanj razvoja vremena u kojemu su nastali i bili u uporabi. Sredstva korištena na željeznici, osobito ona u funkciji prijevoza kao što su lokomotive i vagoni, obično su većih dimenzija te zahtijevaju odgovarajući znatan prostor za izlaganje i čuvanje. Zbog toga željezničkim muzejima za rad i funkcioniranje treba osigurati primjerenu infrastrukturu i prostranost, što mora biti u skladu s mogućnosti pristupa i dostupnosti posjetiteljima. Grijaonice, ložionice, lokomotivski depoi ili hale za održavanje vrlo često su prostori u kojima željeznički muzeji pohranjuju, čuvaju i izlažu muzejske predmete svojih muzejskih zbirki – muzeji in situ. Takve prostore ponekad je vrlo teško uklopiti u uobičajene životne sredine i s aspekta sigurnosti pristupa posjetitelja osigurati sve potrebno, što je još jedna zahtjevna specifična okolnost i poteškoća koju željeznički muzeji moraju prevladati. Specifičnost i posebnost željezničkih muzeja vezana je i uz osiguranje znatnih financijskih sredstava koja su neophodna za održavanje, zaštitu i očuvanje fundusa. Njihova su specifičnost i stručna zvanja ne samo muzejske struke, već i poznavanja željeznice. Sve je manje ljudi, odnosno gotovo da i nema onih koji su parnom lokomotivom upravljali.



Slika 1. Parna lokomotiva serije 22-077

Izvor: HŽM



Slika 2. Kolaudacija okretnice u Križevcima 1936. godine

Izvor: HŽM

Može se reći da su prostor, financijska sredstva i stručan kadar za željezničke muzeje uvijek bili izazovi njihova postojanja. Željeznički muzeji specifičnošću svoje građe ne samo da obogaćuju kulturu jedne zajednice i društva, već je njihovo nepostojanje nezamislivo. Dovoljno je samo odgovoriti na pitanje koliko na svijetu postoji država koje nemaju željeznicu, željeznicu koja se uvijek razvijala u određenim povijesnim i vremenskim okolnostima i na taj način stvarala baštinu.

4. Svjetski i europski željeznički muzeji

Ako se prisjetimo priče o povijesnome razvoju željeznice i njezinim počecima u Engleskoj u 19. stoljeću, lako ćemo odgovoriti na pitanje zašto se divimo Nacionalnom željezničkom muzeju u Yorku i zašto je on toliko privlačan posjetiteljima.

Treba istaknuti to da su prvi željeznički muzeji počeli s radom već krajem 19. stoljeća, a da su se intenzivnije počeli razvijati u 20. stoljeću. U skladu s time Norveški željeznički muzej vrlo rado ističe to da je prvi željeznički muzej na svijetu te da je osnovan 1896. [4] Slijedi ga muzej Njemačke željeznice u Nürnbergu (DB Museum Nuremberg), čiji se povijesni rast i razvoj može pratiti od 1835., a otvoren je 1. listopada 1899. U Nizozemskoj Het Spoorweg Museum u Utrechtu s radom je počeo 1927. [5] Francuski Cité du Train u Mulhouse s radom je počeo 1971. [6], a britanski Nacionalni željeznički muzej u Yorku 1975. [7] Austrija ima nekoliko željezničkih muzeja, a jedan od posebno zanimljivih jest Südbahn Museum Mürzzuschlang am Semmering, muzej posvećen željeznici Semmering, prvoj svjetskoj planinskoj željeznici normalne širine kolosijeka, koja je sagrađena u razdoblju od 1848. do 1854. pod budnim okom Karla Rittera von Ghega i koja vozi od Gloggnitza do Mürzzuschlaga. [8] Željeznica Semmering postala je 1998. i prva željeznica na svijetu upisana na listu svjetske kulturne baštine Organizacije Ujedinjenih naroda za obrazovanje, znanost i kulturu – UNESCO-a.

Mađarski Park povijesti željeznice osnovan je u Budimpešti 22. studenoga 1999. [9] Smješten je u impozantno uređenome

prostoru, jedinstvenome povijesnom željezničkom kompleksu, kružnoj grijaonici s 34 položaja, i ujedno je prvi europski interaktivni željeznički muzej otvoren 14. srpnja 2000. Nalazi se na površini od oko 70.000 m² te memorira neizbrisivu povijest željeznice, čuvajući više od stotinu željezničkih vozila, uređaja i opreme potrebne za rad i funkcioniranje željezničkoga prometnog sustava. U svojemu fundusu ističu povijesnu zbirku parnih lokomotiva različitih serija, među kojima je najstarija iz 1870. Raskošna vagonska blagovaonica od tikovine sagrađena je 1912. i dio je priče vezane uz Orient-express i legendarni motorni vlak Árpád iz 1934., koji je relaciju od Budimpešte do Beča prelazio za nešto kraće od tri sata. To su samo neke od posebnosti toga jedinstvenog europskog Parka povijesti željeznice. Mnogi od eksponata su u voznome stanju, čime povijesna muzejska baština dočarava vrijeme sadašnjosti i budućnosti. Postoji i poseban vintage vlak koji Park povezuje sa željezničkim kolodvorom Budapest Nyugati.

Velik je broj zemalja koje se mogu pohvaliti muzejima željezničke tematike, institucijama koje baštinu željezničkoga prometnog sustava čuvaju, štite, prepoznaju i njeguju. Ljubitelji putovanja i zaljubljenici u željeznicu i njezinu baštinu mogu putovati i obilaziti, birati i posjećivati muzeje, gradove i zemlje od Norveške preko Danske, Švedske, Finske, Rusije, Estonije, Litve, Latvije, Finske, Irske, Italije, Francuske, Japana, Izraela, Indije, Kine, Sudana, Zimbabvea, Egipta, Mađarske, Kenije, Šri Lanke, Tajlanda, Turske, Grčke, Njemačke, Brazila, Argentine, Perua, Čilea, Gvatemale, Hondurasa, Vijetnama, Uzbekistana, Poljske, Španjolske, Nizozemske, Ujedinjenog Kraljevstva, Sjedinjenih Američkih Država, Kanade, Kube do Australije i dr. Činjenica je da ne postoji kontinent koji nema željeznicu, ni zajednica koja nema razvijen osjećaj za očuvanje željezničke baštine. Željeznica je prometni sustav bez kojeg je život nezamisliv i takav sustav sam po sebi stvara baštinu vrijednu očuvanja i divljenja. On tu baštinu jednostavno proizvodi, dok zajednica mora biti ta koja će ju prepoznati i koja će aktivno sudjelovati u njezinu stvaranju, sabiranju, zaštiti i očuvanju jer je to dio identiteta te kulturnoga i civilizacijskoga stupnja razvoja.

4.1 Željeznički muzeji u Beogradu i Ljubljani

Zanimljivo je bilo kako su osnovani željeznički muzeji u Beogradu, Ljubljani i Zagrebu, a koji su nastali u sklopu povijesnoga razvoja Jugoslavenskih željeznica.

Prvi je s radom počeo Željeznički muzej u Beogradu koji danas nosi naziv Muzej železnice Srbije. [10] Muzej je počeo s radom 1. veljače 1950. i ove godine obilježava 71. obljetnicu postojanja. Iako je s radom počeo 1950., prva ideja o njegovu osnivanju pojavila se davne 1931., kada je direktor Železničke saobraćajne škole u Beogradu Franjo Repić iznio prvi prijedlog. Na ideji i prijedlogu sve je ostalo punih 19 godina, no 1949. nizom događanja bila je obilježena stota obljetnica željeznica na području tadašnje Jugoslavije, odnosno dolaska prvog vlaka u Ljubljanu 1849. (1846. u Celje). Povodom te obljetnice u Ljubljani je bila održana središnja proslava, a u sedam dvorana Moderne galerije bila je postavljena velika izložba pod nazivom „100 godina željeznica u Jugoslaviji". Izložba je postala temelj za osnivanje Željezničkog muzeja u Beogradu, što se i dogodilo 1. veljače 1950. Tri godine nakon osnutka, dana 30. travnja 1953., taj je muzej dobio i svoj prvi stalni postav koji je vodio kroz povijest Jugoslavenskih željeznica. Muzej je sve do 1961. organizacijski bio u sastavu Ministarstva železnica Federativne Narodne Republike Jugoslavije, organizacijski je pratio promjene, a u funkciji je i danas. Muzej danas ima stalni postav i oko 40.000 predmeta u fundusu koji je formiran kroz četiri teme koje oblikuju tehničku zbirku, povijesnu zbirku, umjetničku i zbirku primijenjene umjetnosti. Muzejska djelatnost organizirana je kroz tri odjela: muzejsko-konzervatorski, arhivsko-dokumentarni i bibliotekarski. Također, dio su muzeja i Odjeljenje pruga uskog kolosijeka u Požegi, tri salonska vagona Plavog vlaka koja su obnovljena i u funkciji te muzejsko-turistički kompleks „Šarganska osmica" na Mokroj Gori. Svoju građu osim u Beogradu ima i u Nišu, Pančevu, Kikindi, Vršcu, Somboru, Lapovu, Prokuplju i Subotici.

O osnivanju željezničkoga muzeja u Ljubljani počelo se razmišljati 1960., da bi 1981. muzej počeo s radom unutar organizacijske cjeline Odsjeka za muzejsku djelatnost ŽG-a Ljubljana. [11] U 40 godina postojanja Železniški muzej Slovenskih železnica u Ljubljani postao je respektabilna kulturološka cjelina očuvane ljepote željezničkoga prometnog sustava. Iako je u početku bio smješten u prostorima ljubljanskoga željezničkog kolodvora, zbog stalnoga rasta i razvoja danas se nalazi u njegovoj neposrednoj blizini, na adresi Parmova 35, na prostoru i u depoima koji omogućuju da građa bude zbrinuta, zaštićena, čuvana i očuvana. Muzej broji oko 60 lokomotiva i 50 drugih vozila iz željezničkoga prometa te oko 5000 povijesnih željezničkih artefakta, što sve zajedno oblikuje sljedeće zbirke: Lokomotive i vagoni, Prometni ured, Razvoj pružne mreže, Gradnja i održavanje pruga, Železniške veze, Odore, Signalno-sigurnosni uređaji i Likovna galerija. Muzej je vrijedan pozornosti i obilaska, a posebno je zanimljiva mala likovna galerija prepuna slika koje je akademski slikar Stane Kumar poklonio muzeju. Njegova ljubav prema željezničkoj baštini zapisana je na svakome njegovom umjetničkom djelu, ona iz njih jednostavno zrači i obogaćuje muzejski fundus na poseban način. Svoju djelatnost Železniški muzej u Ljubljani veže i uz postojanje muzejskoga vlaka koji je cijelo vrijeme u funkciji.

4.2. Željeznički muzej u Zagrebu

Nakon što su osnovani muzeji u Beogradu i Ljubljani, počelo se intenzivno razmišljati o formiranju željezničkoga muzeja i u Zagrebu. „U Zagrebu treba, s mnogo razloga, osnovati Željeznički muzej. Osnovni uvjeti za njegovo osnivanje postoje. Prvo, to je prostor današnjih Radionica željezničkih vozila kraj Glavnog kolodvora (Radna organizacija „Janko Gredelj", koja je već započela s preseljenjem i dijelom je preseljena na

novu lokaciju), drugo, to je odluka Radničkog savjeta SOUR ŽTP Zagreb o osnivanju Željezničkog muzeja od 27.03.1986. godine, treće, to je veliki broj kojekuda ostavljenih i zapuštenih raritetnih i dragocjenih primjeraka lokomotiva i vagona, ali i alata i opreme, a što sve spada u tehničku i kulturnu baštinu, četvrto, to je jasna predodžba o potrebi izgradnje željezničke obilaznice oko Zagreba i o dovršenju preseljenja Željezničkih radionica i stvaranju tehnološke cjeline radnog procesa u njima, no jasna je i predodžba o jednom kvalitetno novom korištenju instalacija i koridora željeznice kroz gradsko tkivo, konačno, to je sazrela svijest o kulturološkoj dimenziji i nužnosti čuvanja i dokumentarnog prezentiranja povijesnih činjenica o tehničkom znanju i dosezima u proteklom vremenu u nas. Postoje naravno i prepreke osnivanju Željezničkog muzeja u Zagrebu i to prvenstveno financijske i, kako se čini, sam Generalni urbanistički plan grada Zagreba.“ [12]



Slika 3. Rad na otvorenom, kompleks TŽV Gredelj prije izgradnje Pogona elektro- i dizelskih lokomotiva 1950-ih

Izvor: HŽM

O osnivanju željezničkoga muzeja u Zagrebu počelo se razmišljati još 1966., no tek 27. ožujka 1986. Radnički savjet Željezničkog transportnog poduzeća (ŽTP), kao najviši organ radne organizacije ŽTP-a Zagreb, donio je Odluku o osnivanju Željezničkog muzeja u Zagrebu. U lipnju 1989. sveučilišni profesor u mirovini dr. Antun Bauer zapisao je to kako je Odluka pripremana 10 godina sa svim stručnim elaboratima, planovima za rad i djelovanje muzeja i žurnim apelima za spašavanje spomeničkih vrijednosti za povijest željeznice u Hrvatskoj te da je odluka donesena 40 godina nakon osnutka željezničkog muzeja u Beogradu, 25 godina nakon osnutka željezničkog muzeja u Ljubljani i 20 godina nakon prve Odluke o osnivanju Željezničkog muzeja uz Tehnički muzej u Zagrebu. [13] Iako je odluka o osnivanju bila donesena 1986., ona nije u cijelosti zaživjela sve do 19. ožujka 1991. kada je Hrvatsko željezničko poduzeće (HŽP) u Zagrebu donijelo Odluku o osnivanju Željezničkog muzeja Hrvatske. Sve inicijative i aktivnosti Inicijativnog odbora za osnivanje željezničkog muzeja, koji su činili Antun Bauer, Emil Bohutinsky, Mladen Bošnjak, Čedomil Čavlina, Franjo Fajst i Ivica Paić, konačno su bile oblikovane u odluku koja je imala snagu provedbe te je Željeznički muzej Hrvatske počeo s radom. Iz današnje perspektive može se reći da je to bio i prijelomni trenutak jer da nije bilo te odluke, pitanje je bi li Hrvatska imala sačuvanu tehničku baštinu željezničkoga prometnog sustava. Na temelju odluke Uprave Hrvatskih željeznica od 20. svibnja 2001. Željeznički muzej Hrvatske promijenio je naziv u Hrvatski željeznički muzej. Danas Muzej organizacijski pripada tvrtki HŽ Infrastruktura d.o.o. i uvršten je u Registar muzeja i galerija Republike Hrvatske. Djeluje u Zagrebu, na adresi Ulica grada Vukovara 47, uz južni dio bivše Tvornice željezničkih vozila „Janko Gredelj“ (TŽV „Janko Gredelj“). Lokacija muzeja povezana je sa željom da tvornički kompleks TŽV-a „Gredelj“ postane prostor i muzejska cjelina, lokalitet ispričanih priča o željeznici, njezinim počecima i njezinu razvoju. Vanjski postav u dvorišnome, otvorenome prostoru počeo se oblikovati 2003. sa željom da se oblikuje muzej in situ.

Temeljena zbirka Muzeja jest Zbirka željezničkih vozila i dijelova koja, kao i sve druge zbirke, ima status zaštićenoga kulturnog dobra upisanoga u Registar kulturnih dobara Republike Hrvatske. Okosnicu te zbirke čine parne lokomotive među kojima je najstarija ona u Zagrebu, u blizini zgrade Zagreb Glavnoga kolodvora. Parne lokomotive nalaze se i u Bjelovaru, Gračacu, Ivancu, Kninu, Ogulinu, Osijeku, Pakracu, Pločama, Požegi, Puli, Rijeci, Sisku, Varaždinu, Vinkovcima i Virovitici. U Splitu se nalazi oklopni vlak, a u Velikome Grđevcu kompozicija „Vlak u snijegu“.



Slika 4. Kompozicija iz dječjeg filma „Vlak u snijegu“

Izvor: HŽM

Uz Zbirku željezničkih vozila i dijelova, koja je ujedno najzahtjevnija muzejska zbirka, muzejski fundus čine i Zbirka gradnje i održavanja pruga, Zbirka strojeva, aparata, alata i opreme, Zbirka maketa, Zbirka odora, uredske opreme i pribora, Zbirka osobne i službene dokumentacije, Zbirka tehničke dokumentacije, Zbirka voznih redova, Zbirka fotografija, Zbirka razglednica, Zbirka signalnih, svjetlosnih i telekomunikacijskih sredstava i uređaja te Vinkovačka željeznička zbirka.

5. Izazovi Hrvatskog željezničkog muzeja

Hrvatski željeznički muzej od samoga početka svojega djelovanja nema odgovarajući prostor te zbog toga nema ni stalni izložbeni postav. Muzej ima izdvojenu izložbenu cjelinu, muzejski postav „Vinkovačka željeznička zbirka Hrvatskog željezničkog muzeja“, koja se nalazi u Vinkovcima, u prostoru željezničkoga kolodvora Vinkovci, i to je jedina zbirka Hrvatskog željezničkog muzeja koja je katalogizirana i ujedno postavljena na Topoteki. [14]

Nažalost, Hrvatski željeznički muzej nema umjetničku zbirku kao željeznički muzeji u Ljubljani ili Beogradu, iako je i za to bilo mogućnosti. Također, postojao je muzejski vlak „Zagorski cug“, koji je na svoje prvo putovanje krenuo 30. svibnja 1992., ali, nažalost, iste te godine je i prestao voziti. U vrijeme kada je to trebao biti taj potencijal nije bio iskorišten, a vagoni i lokomotive danas imaju status zaštićenoga kulturnog dobra.



Slika 5. „Zagorski cug“

Izvor: HŽM

Za razliku od Hrvatske, Slovenija je počela voziti muzejski vlak na Bohinjskoj pruzi 9. srpnja 1986., a Srbija je na Šarganskoj osmici intenzivnije komercijalne vožnje uvela 2003. [15]

Unatoč svemu može se reći da je Hrvatski željeznički muzej oduvijek imao dobar potencijal i ne treba obeshrabrivati osjećaj da se nije daleko odmaklo s njegovim razvojem. Statistički pokazatelji upućuju na zaključak da se razdoblje od nastanka industrijske grane ili poduzeća do osnivanja njihove zbirke ili muzeja u svjetskim razmjerima kreće od pet desetljeća do jednog stoljeća. [16] U odnosu na Željeznički muzej u Beogradu, koji je star 71 godinu, i Željeznički muzej u Ljubljani, koji je star 40 godina, Hrvatski željeznički muzej postoji tek 30 godina i najmlađa je muzejska cjelina na ovim prostorima.

Uspješnost djelovanja svih muzeja, pa tako i onih željezničkih, uvelike ovisi o njihovu organizacijskome i pravnome statusu. Potrebno je istaknuti to da ni jedan od željezničkih muzeja s prostora bivše Jugoslavije nije organiziran kao samostalna pravna osoba, već se nalaze u sklopu organizacijskih cjelina željezničkih poduzeća. Sva tri željeznička muzeja osnovana su unutar željezničkoga prometnog sustava iz kojega crpe svoju građu i resurse za opstanak. Kvantiteta i kvaliteta željezničkoga prometnog sustava, doživljaj društvene zajednice u kojoj su ti prometni sustavi organizirani, svijest društvene odgovornosti i društveno odgovornoga ponašanja svakoga pojedinca, zajednice i željezničkih prometnih sustava u cjelini bit će i uvjeti opstanka svih triju željezničkih muzeja. Pritom se ne smije zanemariti značaj muzeja uopće, zašto muzeji postoje i zašto su važni za društvo. Muzeji aktivno sudjeluju u svim segmentima društva, osobito u obrazovanju, znanosti, gospodarstvu i turizmu. Uz to očuvanje vrijednosti, memoriranje te doprinos kulturi i civilizaciji vode do pitanja identiteta, koje posebno dolazi do izražaja danas kada globalizacija nastoji izbrisati svaku različitost.

6. Međunarodna dimenzija muzejske djelatnosti

Muzejska djelatnost uređena je na međunarodnoj razini. Međunarodni savjet za muzeje (ICOM) neprofitna je međunarodna organizacija osnovana 1946. u Francuskoj sa sjedištem u Parizu. Službeni jezici jesu francuski i engleski, a ciljevi ICOM-a ponajprije su usmjereni na baštinu i muzeje. Težište je stavljeno na baštinu – svjetsku, prirodnu i kulturnu, materijalnu i nematerijalnu, s muzejima kao institucijama, važnima i nezaobilaznima u svakoj društvenoj zajednici koja je u svojemu postojanju, rastu i razvitku posebno usmjerena i posvećena baštini i njezinu očuvanju, unapređenju i komunikaciji. Međunarodni savjet za muzeje ima konstitutivni status unutar Ekonomskog i socijalnog vijeća Ujedinjenih naroda (United Nations Economic and Social Council – UN ECOSOC).

U 75 godina svojega djelovanja ICOM se neprestano razvija prateći potrebe kulturne baštine i štiteći je kroz sve segmente ljudskoga djelovanja, koji, nažalost, ponekad imaju i elemente razaranja i devastiranja, a u nekim slučajevima i potpunog uništenja. U skladu sa svojim ciljevima ICOM je donio i Kodeks profesionalne etike, koji je jednoglasno prihvaćen na 15. Općoj skupštini ICOM-a održanoj u Buenos Airesu 4. studenoga 1986. Današnji ICOM-ov Etički kodeks za muzeje aklamacijom je prihvaćen na 21. Općoj skupštini ICOM-a u Seulu 2004. i propisuje minimalne standarde profesionalne prakse i djelovanja za muzeje i njihovo osoblje. Prema ICOM-ovu etičkom kodeksu, koji obuhvaća opće etičke smjernice kako bi se dobio prikaz muzejske struke zasnovane na ključnim načelima profesionalne prakse, muzeji:

- čuvaju, tumače i promiču prirodno i kulturno naslijeđe čovječanstva
- imaju zbirke i čuvaju ih na dobrobit društva i njegova razvitka
- čuvaju osnovna svjedočenja o stjecanju i prenošenju znanja

- pružaju mogućnosti za vrednovanje, razumijevanje i upravljanje prirodnom i kulturnom baštinom
- čuvaju resurse koji pružaju mogućnosti za druge javne službe i usluge
- blisko surađuju sa zajednicama iz kojih njihove zbirke potječu, kao i s onima kojima su one namijenjene
- rade u skladu sa zakonom
- rade na profesionalan način.

Na 11. Općoj konferenciji ICOM-a održanoj u Moskvi i Sankt Peterburgu (ondašnjem Lenjingradu) od 18. do 29. svibnja 1977., razvijajući svoje aktivnosti ICOM je postao u punome smislu riječi međunarodni. Rezolucijom usvojenom u Moskvi ICOM je razvio svoj međunarodni status pružanjem stručne pomoći zemljama u razvoju, posebno azijskim, afričkim i latinoameričkim zemljama u razvoju u cilju edukacije muzejskoga osoblja, osobito restauratora i konzervatora. Iste te godine Međunarodna muzejska zajednica pokrenula je obilježavanje Međunarodnog dana muzeja, koji se svake godine obilježava 18. svibnja, a od 1992. organizira i na određenu temu. Promotor toga događanja u Republici Hrvatskoj jest Muzejski dokumentacijski centar (MDC), pod čijom se organizacijom Međunarodni dan muzeja obilježava već punu 41 godinu, odnosno od 1980.

U skladu s ključnim načelima profesionalne prakse, potičući čuvanje i zaštitu te stručno i znanstveno valoriziranje baštine, međunarodna muzejska zajednica bira i teme pod kojima se obilježava Međunarodni dan muzeja. Teme su različite i uvijek prate društvena zbivanja i trendove te trenutke u kojima se baština i muzeji nalaze ili će se nalaziti. Tako su neke od tema u proteklome desetljeću bile „Muzeji za društveni sklad“ (2010.), „Muzeji i sjećanje“ (2011.), „Muzeji u svijetu promjena“ (2012.), „Muzej: (memorija + kreativnost) = društvena promjena“ (2013.), „Muzejske zbirke povezuju“ (2014.), „Muzeji za održivo društvo“ (2015.), „Muzeji i kulturni krajolici“ (2016.), „Muzeji i sporne povijesti: govoriti neizrecivo u muzejima“ (2017.), „Hiper – povezani muzeji: novi pristupi, nova publika“ (2018.), „Muzeji kao središta kulture: Budućnost tradicije“ (2019.) i „Muzeji za jednakost: različitost i uključivost“ (2020.). Ove godine tema je „Budućnost muzeja: oporavak i ponovno osmišljavanje“.

7. Umjesto zaključka

U skladu s ovogodišnjom temom Međunarodnog dana muzeja Hrvatski željeznički muzej i dalje se nada oživotvorenju misli dr. Mladena Bošnjaka zapisanih prije 30 godina: „Duboko sam uvjeren, da će se ta regenerativna sposobnost urbanog potencijala Zagreba očitovati i u slučaju budućeg Željezničkog muzeja. Prostor željezničkih radionica, ovakav kakav je danas, ima stvarno predispozicije da u prvi mah izazove beznadnost i malodušje: u zgradama iz posljednje četvrtine prošlog stoljeća, oronulim i zapuštenim primarno zbog kobi prošlih desetljeća, kada se financijska i svaka druga neimaština pričinjala neminovnošću poput prirodnih zakonitosti, i na strojevima, koji su većinom tehničko-tehnološki adekvat ako ne kamenom, a ono barem srednjevjekovnom dobu, odvijao se jedan složen i zahtjevan posao relativno uspješno. Međutim, taj isti prostor, te zgrade, oprema i alati postaju samim činom preseljenja željezničkih radionica na novu lokaciju u Vukomerec – a što je već dijelom i urađeno – prvorazredna atrakcija u rangu nacionalne baštine nulte kategorije i jedinstveno u Europi nalazište i lokalitet industrijske arheologije. I nadalje, osnivanjem Željezničkog muzeja – a što može biti samo radnim naslovom, jer je prostora dovoljno i za muzej tehnike, industrije, prometa, brodarstva, pri čemu je muzej shvaćen i iskazan u današnjem dinamičkom i kreativnom poimanju smisla te riječi i te ustanove – u samom središtu grada moguće je ostvariti suvremeno edukativno-tehničko, ekološko i zabavno okupljalište na vrhunskoj razini i cijeli je prostor moguće urediti i ponuditi pješacima, djeci, šetačima, poslovnim ljudima, stanarima, na jednom pravom spoju dvaju žarišta i mjesta okupljanja između Autobusnog i Glavnog kolodvora.“ [17]

Bio bi to za Zagreb epohalni urbani iskorak 21. stoljeća za 22. stoljeće. Osobito zato što, kako navodi dr. Ivo Maroević, „kvalitetan program revitalizacije s programom restauriranja i neophodnih zahvata, koji bi uspostavio temeljnu relaciju između zaštite prostora, prezentacije prostora i funkcioniranja sadržaja, a kroz čuvanje i prezentaciju svih onih pokretnih predmeta u funkcioniranju muzeja, doveo bi do uspostavljanja kvalitetnog kulturnog parka na tom dijelu Zagreba, koji bi Zagrebu bio neophodan, i za koji Zagreb, obzirom da su se sačuvali osnovni elementi za njegovo uspostavljanje, ima dovoljno razloga da ga ovdje utemelji. Iskustva Pariza (La Villete), Vancouvera (Granville Island), Dortmunda (Industriemuseum), Hagena (Freilichtmuseum) govore tome u prilog. Zaštita i muzeologija trebale bi definirati zajednički kulturološki program.“ [18]

Vjerujemo da će muzeji i kultura nadahnuti budućnost koja je pred nama, jer tko će nas nadahnuti za budućnost, ako to neće biti svjetska materijalna i nematerijalna prirodna i kulturna baština i ljudi, muzealci. Čovjek bi trebao biti jedino živo biće koje doista posjeduje kulturu, ili barem tako mislimo. Čovjek i kultura moraju zajedno jer, kako kaže britanski književnik, povjesničar i filozof Thomas Carlyle, „kultura je proces kojim čovjek postaje sve ono za što je stvoren da može postati.“ [19]

Na temeljima grčke riječi „museĩon“ nastale su riječi „muzeografija“, koja opisuje muzeje i osobitosti koje se u njima nalaze, i „muzeologija“, znanost o muzejima i muzejskim poslovima. Obuhvaćajući cjelokupnost života i aktivnosti čovjeka i prirode, muzeji postaju predmet proučavanja, istraživanja i znanstvenoga valoriziranja akademske zajednice, a briga o njima, bolje reći o muzealijama, postaje umijeće koje se ogleda u uređivanju i vođenju muzeja. U skladu s time razvijaju se i specifična zanimanja objedinjena u jednoj riječi „muzealci“. Da bi mogli živjeti, potrebna je svjesnost zajednice i njezina

intelektualna zrelost u području poimanja kulturne baštine i njezina značaja i uloge. Kao ljudi možemo prenositi ideje, znanje i vrijednosti koje nam ne pomažu samo preživjeti, već bi nam trebale omogućiti i sofisticirano ovladavanje okolinom. Vjerujemo da to možemo i da ćemo u tome uspjeti jer muzeji sigurno mogu nadahnuti budućnost. Samo putujuće čovječanstvo mora shvatiti da je kultura ključna jezgra opstanka, ali i da isto to čovječanstvo kulturu stvara i svatko od nas mora se zapitati zna li kuda ide i što radi, zanemaruje li sebe, svoju znanost i svoju kulturu na vlastitu štetu, je li svjestan važnosti trenutka koji živi, nužnosti poštovanja i sklonosti prema kulturi, prirodi, znanosti i umjetnosti, jer, kako kaže Josip Juraj Strossmayer: „Znanost je najljepši ures svakoga naroda, ona mu je obilni izvor svake snage i svake obrane. Znanost je paru prisilila, da nas brzinom vjetra od jednoga na drugo mjesto prenaša; po znanosti se bičem i brzinom munje s jednoga kraja svijeta s drugim dogovaramo. Znanost brda probija i u glatke putove pretvara. Znanost je u ovo naše doba Sredozemno s Indijskim morem spojila, a uskoro će Tihi sa Atlantičkim oceanom spojiti. U zao čas narodu, koji ne zna znanost i umjetnost cijeniti, koji ne zna u štovanju i ljubavi pravim učenjacima i umjetnicima prvo i odlično mjesto ustupiti. Taki narod propada, gine i izumire." [20]

Prof. dr. sc. Žarka Vujić ističe da su pojam muzeja „čini se, u svoja promišljanja i rječnike na početku modernog doba, a tako često nazivamo razdoblje renesanse, uveli humanisti." [21] U nastavku navodi da je najsnažnije izvorišno mjesto za Musaeum kao mjesto ili prostor u kojemu obitavaju božice umjetnosti muze bio aleksandrijski Mouseion, veliki znanstvenoistraživački centar s laboratorijima, predavaonicama i knjižnicama koje su bile ukrašene umjetničkim djelima, osobito prikazima muza, a čija je zadaća bila inspirirati i ohrabriti znanstvenike i umjetnike u radu. Muzeji čuvaju uspomene, memoriraju sjećanja, građu čine dostupnom proučavanju, stručnome i znanstvenome valoriziranju, potiču razvoj znanosti, omogućuju usporedbe tijekom povijesti, potiču na stvaranje i educiraju. Ne treba zaboraviti ni pedagošku funkciju muzeja kao ni njihov socioekološki aspekt. No, muzejima postaje osobito teško memorirati i očuvati osjećaje, doživljaje (putovanje vlakom), okuse, mirise, zvukove, riječi, poslovice, vjerovanja i misli. Vječno je pitanje kako ih pohraniti u muzeje, odnosno kako baštiniti mentefakte. U virtualnome svijetu u kojemu sve više živimo možda nas Kušec, Milčec i Matoš povedu u svjetove naših sjećanja ili barem kao i muzeji vrate u neka prošla, pomalo zaboravljena vremena:

„Kad bi navečer na malu stanicu Maksimir došao motorni vlak kojeg su svi, jer je dolazio brzo i gegao se, zvali „zec", iz njega bi izašli željkači u više crnim nego plavim odijelima, svi s kapama na kojima se, po sudu nas djece, odavno ništa nije sjajilo, ali s čudesnim torbama na kojima su bili zakvačeni uvijek upaljeni lampaši. Izgledali su neobično, kao patuljci koji se vraćaju s teškog posla, ili kao velike krijesnice kojima je netko negdje otkinuo krila, pa sad n esretne i umorne putuju svijetom vlakovima i pješice tražeći sreću.

Iako sam ludo volio našu malu stanicu, naše male ulice i kuće, patio sam radi tih vlakova koji su, puni doživljaja, ljepote, zanimljivih ljudi i priča, tako bezobrazno i bahato, bez imalo volje da ih bolje vidim ili da oni nas bolje vide, jurili i žurili pokraj nas. Činilo mi se to nepravednim, tužnim, bez ikakve nade da ćemo, jer uvijek jure i projure, brzo dolaze i odlaze, ikada ući u njih i krenuti na takav put. Najbliži nam je bio „zec", mali motorni vlakić koji je odvozio i dovozio naše roditelje na posao i s posla. Na tom malom vlakiću vozili su se i školarci koji su išli u školu u grad, u drugu, četvrtu i petu gimnaziju, Križanićevu i Kušlanovu.

Bože moj, kako su na užarenom suncu mirisali pragovi, tračnice, preslice koje su, tko zna zašto, možda iz istih znatiželjnih i pustolovnih razloga kao i mi, rasle uz prugu dodirujući čudnim glavama opasne kotače." [22]

„Vlak je, naime, bio i ostao najveće uzbuđenje putovanja, unatoč novijim i kudikamo bržim i udobnijim prometalima, hao (sic!) što su avion ili osobni automobil. Kloparanje po tračnicama i povremenu juškanje lokomotive muzička su kulisa djetinjstva i mladosti, vlastiti doživljaj i iskustvo plus omiljena lektira, od one pučkoškolske „puše, stenje, zviždi, juri po gvozdenoj stazi toj...", preko Jack Londonovih skitnica i probisvijeta bez putne karte u teretnim vagonima, pa do Zolina „Čovjeka zvijeri", nesretne „Ane Karenjine", Krležinih domobranskih regimenti na bespovratnom putovanju vlakom za ratne klaonice i „Ubistva u Orient-expressu" Agate Christie.

Više sam puta, naprimjer, varirao doživljaj svojeg prvog putovanja vlakom, kad sam bio već dovoljno velik da shvatim kako je vlak isto što i putovanje, dakle radost i uzbuđenje novog i nepoznatog, ali i dovoljno malen da si postelju ispletem među koferima i putnim torbama na polici iznad glave odraslih putnika. Više puta sam se, također, pojedinim novopečenim Zagrepčanima, koji su to svojim provincijalnim ponašanjem zaslužili, narugao kako se vidi da su u Zagreb došli G-vagonima, tj. posljednjom klasom, kakve odavno više na našim vlakovima nema. Nema više, dakako ni dima, ni musavih ložača, ni onih beskrajnih čarolija što su ih iskre lokomotive izvodile na masnoj pozadini noći, uokvirenoj u vagonska okna. Nema, dakle, vlakova naših prvih putničkih doživljaja, vlakova djetinjstva i mladosti; oni su pred našim očima punim gara odjurili ravno u – muzej." [23]

„Željeznicu guta već daljina" [24] - kaže Matoš u svom posljednjem stihu u životu napisanom, a mi se pitamo može li je daljina gutati i progutati ako postoje ljudi i muzeji koji je baštine?! Ili se ipak trebamo pribojavati čovjeka i njegove bespoštedne globalizacije, jednoobraznosti uma, umjetne inteligencije s pitanjem kako će izgledati i što će umjetnost življenja 21. i 22. stoljeća ostaviti muzejima i kulturi i čovječanstvu u cjelini? Jer „Kada se svijet ruši, vidiš, kad ostaju samo ruševine, jedino su važni radnici ili umjetnici, kako god hoćeš, hoću reći, oni koji znaju graditi..." [25] , jer "Ima u umjetnosti jednostavnosti, koje su teže od najvećih zamršenosti." [26]

Literatura:

[1] Klaić, B.: Rječnik stranih riječi, Nakladni zavod Matice hrvatske, Zagreb, 1985., str. 920
[2] ICOM Etički kodeks za muzeje
[3] Zakon o muzejima, Narodne novine 61/2018, 98/2019
[4] https://jernbanemuseet.no/om-norsk-jernbanemuseum/
[5] https://www.spoorwegmuseum.nl/
[6] https://www.citedutrain.com/
[7] https://www.railwaymuseum.org.uk/
[8] https://www.suedbahnmuseum.at/
[9] www.vasuttortenetipark.hu
[10] www.zeleznicesrbije.com
[11] https://www.zelezniskimuzej.si/
[12] Bohutinsky, E.; Bauer, A.; Bošnjak, M.; Čavlina, Č.; Faist, F.; Paić, I.: Osnivanje željezničkog muzeja u Zagrebu, Željeznički muzej u Zagrebu inicijative prilozi za stručnu raspravu, Centar za kulturu i obrazovanje „Zagreb“, Zagreb, 1991., str. 1
[13] Bauer, A: Željeznički muzej u Zagrebu, Željeznički muzej u Zagrebu inicijative prilozi za stručnu raspravu, Centar za kulturu i obrazovanje „Zagreb“, Zagreb, 1991., str. 18-19
[14] https://crorailways.topoteka.net/
[15] Veličan, R.: Upravljanje marketingom u željezničkom putničkom prometu u funkciji razvoja turizma, Magistarski rad, Ekonomski fakultet Zagreb, Zagreb, 2011.
[16] Jamičić,Ž.: Prilog osnivanju željezničkog muzeja u Zagrebu, Željeznički muzej u Zagrebu inicijative prilozi za stručnu raspravu, Centar za kulturu i obrazovanje „Zagreb“, Zagreb, 1991., str. 17
[17] Bošnjak, M.: Arhitektonsko-urbanističko reagiranje na temu Željezničkog muzeja u Zagrebu, Željeznički muzej u Zagrebu inicijative prilozi za stručnu raspravu, Centar za kulturu i obrazovanje „Zagreb“, Zagreb, 1991., str. 30-31
[18] Maroević, I.: Željeznički muzej u Zagrebu, Željeznički muzej u Zagrebu inicijative prilozi za stručnu raspravu, Centar za kulturu i obrazovanje „Zagreb“, Zagreb, 1991., str. 13
[19] https://nova-akropola.com/covjek-i-svijet/aktualno/sto-je-kultura/
[20] Šamec Flaschar, I.; Gržina, I.: Svečanost otvorenja Strossmayerove galerije 1884. godine, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2015., str. 34
[21] Vujić, Ž.: Izvori muzeja u Hrvatskoj, Art magazin Kontura d.o.o., Zagreb, 2007., str. 17
[22] Kušec, M.: Krijesnice predgrađa, Alfa d.d., Zagreb, 1994.
[23] Milčec, Z.: Vlakom kroz vrijeme, Željeznički muzej u Zagrebu inicijative prilozi za stručnu raspravu, Centar za kulturu i obrazovanje „Zagreb“, Zagreb, 1991., str. 24
[24] Matoš, A.G.: Notturno http://virtualna.nsk.hr/agm/1914/01/01/1914-3/
[25] Consuelo de Saint-Exupéry: Memoari ruže, Profil International d.o.o., Zagreb, 2005., str. 228
[26] Andreis, J.: Tragovi mudrosti, Hrvatski Izdavalački Bibliografski Zavod, Zagreb, 1944., str. 121, A. Huxley

UDK: 625.1:069

Adresa autora:
mr. sc. Renata Veličan
HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.
Hrvatski željeznički muzej
e-pošta: renata.velican@hzinfra.hr

SAŽETAK:

ŽELJEZNIČKI MUZEJI – POSTOJANI ČUVARI ŽELJEZNIČKE BAŠTINE

Baština kao nasljedstvo i muzeji kao čuvari baštine kulturne su i civilizacijske vrijednosti svake društvene zajednice. Rad pokušava dati odgovor na pitanja što su muzeji, koji je smisao njihova postojanja, koja je njihova uloga i zadaća u društvu te kakav je međusobni odnos društva i zajednice prema muzejima i muzejskoj djelatnosti. Posebna pozornost dana je željezničkim muzejima kao specifičnim tehničkim muzejima koji njeguju baštinu željezničkoga prometnog sustava. Dodirujući svjetske i europske muzeje te muzeje u susjedstvu, težište je i na Hrvatskom željezničkom muzeju kao jedinome nacionalnom željezničkom muzeju u Hrvatskoj. Međunarodna dimenzija muzejske djelatnosti posebno je istaknuta kroz djelovanje ICOM-a, Međunarodnog savjeta za muzeje. Radom se želi utjecati na svjesnost značaja očuvanja i zaštite željezničke baštine, koja može i mora imati ravnopravan status kao i svaka druga baština, kulturno dobro povijesnog i civilizacijskog značaja koje se štiti i čuva.

Ključne riječi: *baština, kultura, muzeji, željeznica, Hrvatski željeznički muzej*

Kategorizacija: *stručni rad*

SUMMARY:

RAILWAY MUSEUMS - PERMANENT GUARDIANS OF RAILWAY HERITAGE

Heritage as something that was left as a legacy and museums as guardians of heritage are cultural and civilizational values of every social community. This paper tries to answer the questions: What are museums? What is the meaning of their existence? What is their role and task in society, and what is the relationship between society and the community towards museums and museum activities? Special attention is given to railway museums as specific technical museums that nurture the heritage of the railway transport system.

By touching upon museums of the world, European and those in neighbouring regions, the emphasis is on the Croatian Railway Museum as the only national railway museum in Croatia. The international dimension of the museum activity is especially emphasized through the work of ICOM - the International Council of Museums. The aim of the paper was to raise awareness of the importance of preserving and protecting railway heritage, which can and must have the same status as any other heritage, a cultural asset of historical and civilizational significance that is protected and preserved.

Key words*: heritage, culture, museums, railway, Croatian Railway Museum*

Categorization: *professional paper*